

Jens Rohde (V):

Ja, tak for det. Jeg har aldrig brugt ordet »kvantitativ«, det er ministerens eget ord. Om der skal flere børneprogrammer eller ej, er jeg for så vidt ligeglad med. Men jeg synes i øvrigt, det er interessant, at ministeren kan finde på at sige, at der skal flere egenproduktioner til i betragtning af, at TV 2 jo faktisk jf. loven skal udbyde deres produktion og ikke lave for meget af den selv.

Men en styrkelse. Selvfølgelig kan den foregå på mange måder, og den koster jo naturligvis også penge. Det koster penge at udvikle ting. Men det er jo bare ikke det, der er blevet lavet en aftale om den 29., og det er det, jeg vil have ministeren til at bekræfte.

Der er lavet en aftale. Ifølge ministeriet selv, ifølge TV 2's direktør, Cristina Lage, som holder meget fast på det her, er der lavet en aftale om, at der ikke er noget krav om en styrkelse af børneprogrammerne, men at man skal kunne holde dem på det nuværende niveau.

Hvis det virkelig er rigtigt, at den aftale er sådan – det står stadig væk lidt uklart for mig – så er det, jeg spørger: Koster det 240 mio. kr. at holde dem på det nuværende niveau?

Kulturministeren (Elsebeth Gerner Nielsen):

Altså, det, der er aftalen, er det, der er aftalt med forligspartierne den 28. marts, og det er, at der skal bruges 240 mio. kr. til at styrke børneprogrammerne på TV 2.

Jens Rohde (V):

Ja, det er forstået, og det står der også i medieaftalen; men fakta er jo, at ministeren laver en anden aftale med TV 2 dagen efter medieforligets indgåelse. Det har ministeren selv skrevet i sine pressemeddelelser, og det har TV 2's direktør bekræftet er tilfældet. Hvorfor vil ministeren ikke forholde sig til det i stedet for at blive ved med at svare udenom? Vi får jo ikke et svar på spørgsmålet.

Er den aftale eksisterende, eller er den ikke? Og hvis den er eksisterende, så er det vel naturligt at spørge, om det koster 240 mio. kr. at opretholde det nuværende niveau, eller om det var en idé af hensyn til licens- og skattebetalerne at prøve og se, om man kunne mindske licensudskrivningen en smule i forhold til det, der er planlagt.

Kulturministeren (Elsebeth Gerner Nielsen): Det koster ikke, vil jeg tro, 240 mio. kr. at opretholde det nuværende niveau. Og det er heller

ikke det, det drejer sig om. Det, det drejer sig om, er at gå ind og styrke børneprogrammerne på TV 2. Det er det, der er aftalt, og det er den aftale, jeg er forpligtet over for, den aftale, der blev indgået den 28. marts.

Jens Rohde (V):

Så fik vi det på plads.

Så spørger jeg – det bliver jo så også sidste gang: Har ministeren, som beskrevet af ministeren selv i to tilfælde offentligt, og som bekræftet af Cristina Lage den 6. november, indgået en sådan aftale med TV 2, eller har ministeren ikke indgået en sådan aftale?

Kulturministeren (Elsebeth Gerner Nielsen):

De aftaler, jeg indgår med mine institutioner, de institutioner, jeg har ansvaret for, er nødt til at have dækning hos et flertal i Folketinget. Og derfor er det den aftale, der er indgået den 28. marts, og den ordlyd, der er i aftalen fra den 28. marts, der er det afgørende.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 18:

Forespørgsel til indenrigsministeren, socialministeren, undervisningsministeren og arbejdsministeren [om integration af etniske mindretal].

Af Knud Erik Hansen (SF) og Jes Lunde (SF). (Forespørgslen anmeldt 2/11 2000).

Formanden:

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 67: Forslag til lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne. Af trafikministeren (Jacob Buksti). (Fremsat 1/11 2000).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Jytte Wittrock (S):

Allerede i 1989 konkluderede Würtzen-rapporten, at hvis amtskommunerne overtog driftsansvaret, ville det give mulighed for en mere rationel og samordnet drift af den regionale og lokale trafik. I 1998 foreslår så Opgavekommissionen, at privatbanerne skulle overføres til amtskommunerne.

Siden 1997 har privatbaner levet med en forstærket usikkerhed omkring deres levetid. De har ikke engang haft en rammeaftale. Deres økonomi har været baseret på en reduceret fremskrivning af budgetter i forbindelse med finansloven. Der har ikke siden 1997 været plads til de nødvendige investeringer i fremtiden som f.eks. investering i moderne materiel.

Som et eksempel på, at nyt materiel giver udvikling, vil jeg gerne fremhæve Lollandsbanen. Siden man i 1997 dér fik nye tog, har der været en passagerfremgang på 22 pct., svarende til 180.000 flere rejsende om året, og i de første 10 måneder af i år har der yderligere været en stigning på 8,07 pct. Man regner med at slutte året med et passagerantal på over 1 million, mere præcist 1.050.000, dvs. en stigning på godt 200.000 pr. år. Dette blot for at illustrere, at når det rigtige materiel er der, og man tilpasser sig kundernes behov i køreplaner osv., så er der bestemt muligheder i privatbanernes regi.

Med dette lovforslag fejrer vi den økonomiske usikkerhed af bordet. Der bliver skabt en stabilitet omkring økonomien; der overføres midler til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd svarende til nuværende tilskud. Derudover får de låneadgang til finansiering af investeringer i materiel og i infrastruktur. Så nu kan der lokalt handles og træffes beslutninger, således at privatbanerne går ind i en vækstperiode i kraft af bl.a. nyinvesteringer for 1,1 mia. kr. i tidssvarende materiel. Privatbanerne som helhed vil kunne opleve en fremgang på lige fod med Lollandsbanen.

Med lovforslaget får privatbanerne også mulighed for at byde på passagertrafik ved statens udbud og dermed drive trafik uden for det nuværende geografiske virkefelt.

Skulle der under lovbehandlingen vise sig at være problemer, som skal afklares, så vil vi naturligvis indgå i en konstruktiv debat herom.

Men det skal også herfra understreges, at formålet med denne overdragelse er at give muligheder for udvikling. For at understrege dét fremgår det af lovforslaget, at der ikke kan lukkes privatbaner frem til 2005.

Vi vil udvikling og ikke afvikling af virksomheden i privatbanernes regi. Det kræver naturligvis, at man i amterne og Hovedstadens Udviklingsråd påtager sig opgaven i den ånd, den er givet; at man bruger de økonomiske muligheder, der er givet, og bl.a. hurtigst muligt får bestilt nogle nye tog.

Tog er jo ikke ligefrem en hyldevare, så jo hurtigere man bestiller, desto hurtigere kan man få de gamle tog erstattet med nye og være med til at sætte gang i en positiv udvikling i området.

I Socialdemokratiet ser vi frem til denne positive udvikling og anbefaler hermed lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg er meget enig med den socialdemokratiske ordfører i, at det handler om udvikling og ikke afvikling. Jeg er enig med den socialdemokratiske ordfører i, at vi nu har fået nogle redskaber til noget sådant. Det var i øvrigt også mærkeligt, hvis jeg ikke var det, for jeg er jo forligspartner – det er også lige med at finde en grimasse.

Men jeg skal bare lige høre: Når den socialdemokratiske ordfører siger, at der kan være problemer, som skal afklares yderligere, så er det jo spændende, hvad den socialdemokratiske ordfører tænker på. Tænker den socialdemokratiske ordfører f.eks. på gældsspørgsmålet, på spørgsmålet om, hvordan man kan sikre et godt samarbejde mellem gods- og bus- og passagerdrift? Jeg tror, at det kan være rart at få en tilkendegivelse fra den socialdemokratiske ordfører på just disse punkter.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg vil gerne have lov at svare, at jeg ikke har tænkt på noget specifikt. Men hvis det viser sig, at der er problemer på lige præcis de tre punkter – måske flere – som hr. Søren Kolstrup peger på, så er det naturligvis noget, vi skal have en afklaring på.

Svend Erik Hovmand (V):

Da Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, desværre ikke har haft mulighed for at være til stede her i dag, skal jeg bare gøre et par enkelte bemærkninger om nærværende lovforslag.

For det første må jeg sige, at det jo er en sag, vi hverken har lod eller del i. Det var det røde trafikforlig, som blev lavet mellem regeringen, SF og Enhedslisten sidste vinter.

For det andet må vi sige, at dette forslag efterlader os med en lang række af ubesvarede spørgsmål om fremtidige finansieringsvilkår, investeringsvilkår, driftsvilkår osv., som vi under alle omstændigheder gerne vil have lejlighed til grundigt at dyrke i udvalget.

Vi taler jo her om at træffe en meget historisk beslutning. Vi skal jo helt tilbage til 1800-tallet, hvor privatbanerne fik deres start her i landet, og man kan sige: Jamen hvad har privatbanerne egentlig at gøre? De beskæftiger sig jo kun med 12 pct. af trafikarbejdet. Behøver vi overhovedet at have dem?

Jeg synes, at privatbanerne har gjort noget meget positivt, fordi de tilsammen har udgjort et alternativ til de statslige baner. Jeg tror faktisk ikke på, at vi nogen sinde ville have fået indført lette tog i Danmark, hvis ikke det havde været for privatbanerne.

De fandt altså nogle alternative måder at drive togdrift på i forhold til DSB, og jeg synes sådan set, at det var positivt, at man her fik en ædel kappestrid om, hvordan man hurtigt og effektivt driver baner på korte strækninger.

Det er det positive. Det negative er selvfølgelig, at de har kørt deres løb på en måde, som på mange måder ikke har været særlig hensigtsmæssig, og nu har vi fået de amtslige trafikelskaber – kunne man ikke koordinere det bedre osv.? Så der er noget, der taler for begge retninger.

Jeg skal afslutningsvis sige, at vi vil tilsige lovforslaget et energisk og dybdeborende gruppearbejde, inden vi tager stilling ikke blot til den her sag, altså L 67, men også følgelovgivningen i L 68.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil gerne stille et spørgsmål til hr. Svend Erik Hovmand. Han gjorde jo meget ud af, at han ikke var med i trafikforliget sidste år, og altså derfor heller ikke var med til at finansiere de mange penge, der ligger i det her forsøg på at bevare privatbanerne.

Jeg vil gerne spørge hr. Svend Erik Hovmand, hvad han helt konkret tænker på, når han siger, at han under gruppearbejdet – eller udvalgsarbejdet, som jeg måtte forstå det var – vil komme med konstruktive forslag til finansiering osv.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Det tror jeg var en fejlclitering. Jeg mener ikke, at jeg har brugt udtrykket »konstruktive forslag til finansiering.«

Jeg har sagt, at vi vil undersøge de vilkår, der gælder for finansieringen og for investeringerne og for driften, også spørgsmål om bloktilskud og DUT-principper osv. Det vil vi gerne have undersøgt. Jeg kan da spørge ministeren nu: Hvis vi eksempelvis tager to amter, f.eks. Storstrøms Amt og Vestsjællands Amt, hvordan vil deres kompensation blive i forhold til den udgift, de har i dag, både for amterne og kommunerne?

Hvis vi kan svare på det, har vi fået klaret ét spørgsmål i dag, men det er den type af spørgsmål. Jeg vil gerne sige til fru Peschardt, at mine bestræbelser i udvalgene ikke vil gå i retning af det forlig, som jeg her taler om, nemlig det røde forlig, som først og fremmest handlede om at lave ekstra dieselaftgifter. Jeg synes, at vores energiaftgifter er store nok i Danmark i dag.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Man kan jo sagtens være ordkløver her, men så skal jeg prøve at gøre det lidt mere præcist, for jeg vil meget gerne vide, hvad det er, hr. Svend Erik Hovmand vil have ind i det her forslag. Han stillede jo – hørte jeg – et spørgsmål til ministeren, som jeg sådan set mener er afklaret i lovforslagets bemærkninger. Men hvad er det, hr. Svend Erik Hovmand så gerne vil have indflydelse på, når han i øvrigt ikke vil være med til at finde pengene til det, alt det her koster?

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Kan hr. Svend Erik Hovmand bekræfte, at det, som han sammen med andre Venstrefæller i Jylland vil, i virkeligheden er at stræbe mindst to jyske baner efter livet? Er det dér, det konstruktive input ligger?

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg synes, hr. Kolstrup brugte udtrykket »andre Venstrefæller i Jylland.«

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at jeg faktisk er valgt på den anden side af Storebælt, og det, jeg nævnte som et eksempel, som jeg godt vil have afklaret for mit vedkommende – men vi vil også gerne have afklaret nogle jyske spørgs-

mål – var: Hvordan forholder det her sig rent konkret i forhold til kompensation for de amter og de kommuner, som det her vedrører?

Men det er jo bare et af mange spørgsmål. Der er jo også hele spørgsmålet om forholdet til lovforslaget om kommuners og amtskommuners samarbejde med aktieselskaber. Der ser man altså helt væk fra den lov, som i øjeblikket er gældende, hvor det er sådan, at en kommunes eller amtskommunes samlede indskud i kontanter eller andre værdier ikke må overstige 10 mio. kr. Det fremgår af denne lovs § 3.

Der er altså nogle ganske snævre grænser for, hvilke aktiviteter kommunerne og amterne i dag må føre, og nu siger man med et pennestrøg: Vi dropper tidligere regler på det her område.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg da er meget imponeret over, at Venstres ordfører med disse store armbevægelser heroppe kaster sig ind i debatten, når han starter med at sige, at han er ordfører i stedet for Venstres ordinære ordfører.

Når jeg siger det, er det, fordi jeg har fornemmelsen af, at hr. Svend Erik Hovmand har læst lovforslaget meget hurtigt, for de fleste af de ting står faktisk belyst i lovforslaget.

Jeg er da også helt tryk, når hr. Svend Erik Hovmand står heroppe og siger, at vi i hvert fald ikke skal beskyldes ham for at kunne komme med konstruktive forslag til finansieringen. Det ved vi godt, for det er jo heller ikke det, som plejer at kendetegne Venstre.

Det, som jeg derimod har et problem med, og som jeg slet ikke kan forstå i Venstres tilgang til det her forslag, er, hvordan Venstre vil løse de problemer, som er omkring trafikbetjeningen i de tyndt befolkede områder. Det troede jeg var noget som Venstre var meget optaget af.

Hele øvelsen her går ud på at sikre, at privatbanerne har en effektiv mulighed for at fortsætte i fremtiden; at de bliver integreret i den almindelige regionale trafikbetjening med det resultat, at der bliver et bedre servicekoncept for folk, der bor i landdistrikterne.

Jeg må tilstå, at jeg overhovedet ikke forstår hr. Svend Erik Hovmands indgang til det her, hvis det ikke bare går ud på at nedlægge trafikbetjeningen i landdistrikterne, så folk kan køre mere i deres private bil.

Endelig til det spørgsmål, hr. Svend Erik Hovmand stiller: Jamen hr. Svend Erik Hovmand ved jo godt, hvordan det er, hvis han

overhovedet ved, hvordan DUT hænger sammen. Det er selvfølgelig sådan, at de eneste amter, som får investeringsstilskud og driftstilskud, naturligvis er de amter, som har privatbaner i dag. Og når det er sådan, at de tilskud holder op, så er det almindelig DUT.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg skal da ellers lige love for, at ministeren tager på vej her. Der er jo et gammelt ord, der siger, at i en dårlig sag hæver man stemmen og taler med store bogstaver for at skjule, hvor dårlig den er. Jeg må jo sidde tilbage med en fornemmelse af, at der er et eller andet problem her.

Jeg siger stille og roligt, at vi selvfølgelig vil gå dette her lovforslag igennem og se på alle de udligningsproblemer og -mekanismer, der er i det, og se, hvordan de virker, og hvilke konsekvenser de får for den ene landsdel og for den anden landsdel osv.

Det kan der vel ikke være noget forkert i. Hvis ministeren synes, at det er dramatisk og urimeligt, at et parti ønsker at vurdere sagen grundigt, inden vi tager stilling til en så historisk beslutning, som vi her taler om, så må jeg sige, at så har ministeren en dårlig sag at kæmpe for.

Men lad mig i øvrigt sige, at vi overhovedet ikke har ønsket eller talt om nogen forringelse i de tyndt befolkede områder, tværtimod.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Hvis Venstres ordfører synes, jeg hæver stemmen, så er det, fordi jeg synes, det er en lille smule tidsspilde at stå og diskutere på et grundlag, hvor det helt tydeligvis er sådan, at Venstres ordfører ikke har læst forslaget.

Jeg synes også, at det er en lille smule træls – for nu at snakke jysk – at vi heroppe skal høre om det her røde forlig, når det, vi har med at gøre her, er en aftale mellem aftalepartierne, Amtrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd. Amtrådsforeningen er mig bekendt ikke noget særlig rødt foretagende. Den har endda, så vidt jeg ved, en formand, som er en rimelig central person i partiet Venstre. Og de har tilsluttet sig det her.

Jeg har også fornemmelsen af, at Hovedstadens Udviklingsråd heller ikke er socialismens højborg. I hvert fald er det ledet af folk, som også står borgerlige partier nær. De har også tilsluttet sig det her.

Privatbanernes Fællesrepræsentation, som står for det her, har også tilsluttet sig.

Så alle disse røde kræfter – hr. Kresten Philipsen og andre gode folk – er gået sammen her for at lave det endegyldige angreb på det, som hr. Svend Erik Hovmand kæmper for.

Kan vi ikke godt bare forholde os til det lovforslag, vi har med at gøre her, og så enes om at gøre det til en forbedring af trafikbetjeningen i landdistrikterne. Det er faktisk det, det handler om.

Formanden:

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at dette vil være en af de første love, vi vil lave om, når vi får en borgerlig regering.

Det er ikke noget nyt, jeg siger. Det har jeg faktisk sagt siden 1996, dengang man lukkede for kassen for privatbanerne. Rammeaftalen sprang man fra. Vi var klar til at lave den. Hvad sagde man? Man talte fra regeringens side om kollektiv trafik, men der var ingen penge.

Den mest effektive del af dansk jernbanedrift har i alle årene været privatbanerne, drevet på delvis idealisme, et samspil mellem lokalsamfundet og de professionelle ansatte. I forskellige former har de været rundtomkring i landet, og de har været langt, langt billigere pr. kørt personkilometer, end DSB nogen sinde kommer til at køre.

Så spørger jeg mig selv: Hvorfor skal de slagtes? Jamen jeg kunne forstå på det forslag, der en overgang var fremme, at de skulle lægges ind under DSB og være samkørende med DSB, således at man tog de mindre baner som tilslutningsbaner til de større baner. Så begyndte der at blive hoved og hale i det hele.

Derfor undrer dette forslag mig meget, og jeg har ikke lagt skjul på hverken over for Kresten Philipsen, Amdsrådsforeningen eller andre, at det, jeg er bange for, at de reelt gør, er at nedlægge jernbanen i løbet af kort tid.

Når jeg nu ser dette forslag, så vil jeg stille et helt kontant spørgsmål: Hvorfor er Djursbanen ude af dette forslag? Hvorfor er den ikke med i gesom de andre privatbaner? Jeg spørger bare.

Hvis det her skal være rigtigt efter den socialdemokratiske ordførers terminologi, kunne vi netop se, at Lolland-Falster-banen, som fik tilføjet tre nye tog, havde en succes uden lige, deri er jeg enig, og vi var klar til at lave forlig både

om Vestsjælland og Nordsjælland; i hvert fald ville vi have tilføjet nye tog inden for den periode, vi nu har passeret, fra 1996 og op til i dag.

Der er intet sket ud over på Lolland-Falsterbanen, og så er der de to tog, der brændte. Andet er der ikke blevet justeret.

Det, man nu laver med det forslag her, er egentlig, at man tørrer sorteper af på amterne. Så vil amterne køre det ind i de amtskommunale trafikselskaber, og så opdager man meget hurtigt, at det er billigere at køre med bus end med jernbane. Det er jo så naturligt, at man tager rent lokale hensyn, og så aflyser man togene og kører flere og flere strækninger med bus.

I første omgang kører man kun morgentogene og aftentogene, for så mange busser kan vi nemlig ikke klare.

Hvis man nemlig begynder at kigge på tallene for, hvad der egentlig transporteres i Nordsjælland med privatbanerne, så vil man opdage, at det antal busser, der skal til, er enormt stort.

Jeg vil gerne sige: Vi støtter ikke det forslag, vi stemmer direkte imod det.

Formanden:

Trafikministeren, som jo også får ordet efter debatten.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Men det er kun for en afklaring, så jeg ved, hvad det er, jeg skal svare på, for når hr. Kaj Ikast spørger, hvorfor Djursbanen ikke er med, når andre privatbaner er med, så tror jeg, at hr. Kaj Ikast måske forveksler den med Grenåbanen, som er statsbane – alle privatbaner er med.

Det, det drejer sig om, er, at den eneste strækning fra DSB, der er med, er Lille Nord. Den anden strækning er til diskussion, og det er jo derfor, det netop indgår, at man kan lave fælles udbud. Det indgår jo præcis heri, så man kan lave fælles kørsel regionalt mellem DSB-strækninger og privatstrækninger.

Jeg skulle bare være sikker på, at det var det, jeg skulle svare på.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Hvis vi nu har taget hul på dem der, så er der jo også Hirtshalsbanen fra Hjørring til Hirtshals, som i Nordic Link skal være hovedlinjen fra Norge ned til kontinentet. Det skal man altså også administrere fra amtet.

Der er ikke logik i det her, må jeg sige til ministeren.

Margrete Auken (SF):

Det her ser jo altså ud til at kunne blive en følge-ton. Hvis De Konservative vil ophæve loven ved et regeringsskifte, har jeg egentlig svært ved helt at se for mig, hvordan man skal gøre det, for der indgår jo altså en masse statspenge også i den gamle privatbaneordning.

Vi sad med en konstruktion, som jeg tror også hr. Kaj Ikast er enig i var, skal vi kalde det, tung, hvis vi nu sådan skal lade være med at bruge andre udtryk. Der skulle ske et eller andet, det har været forhandlet i lang tid, og den model, som nu ligger her, har jo altså støtte fra SF.

Vi har været med, og vi ville også have været positive over for andre modeller, også en DSB-overtagelse, men nu landede vi altså på denne her.

Jeg kan så sige, at for Frederiksborg Amts vedkommende er jeg ikke specielt bekymret, for der tror jeg altså ikke, at hr. Kaj Ikasts skræksce-narier kommer til at gå i opfyldelse. Men jeg kan godt være bekymret for nogle af de andre, hvor der sidder mange Venstrefolk og konservative folk, meget bekymret for, at man de steder ned-prioriterer jernbanedriften i stedet for at få den til at lykkes. Så gør det mig dog også ekstra ner-vøs, når det kommer med sådan en profetisk fasthed i stemmen fra i hvert fald den konserva-tive ordfører, at det her vil gå galt. Det lyder ike, som om der er den direkte adgang til kom-munikationen med amtsrådsmedlemmer de steder, hvor vi har brug for – og det får vi – støtte også fra Venstre og De Konservative til, at det her skal lykkes. Der ligger et stort ansvar på am-terne for, at de skal komme videre.

Amterne får gode vilkår, der er gode over-gangsordninger, favorable overgangsordnin-ger, jeg vil nærmest sige, der er gode lånemulig-heder. Hvis man virkelig vil have det her til at fungere, så tror jeg, at man de fleste steder også vil kunne få det, men det forudsætter naturlig-vis, at Venstre og De Konservative, som vi jo ikke helt kan sætte vores lid til vil forsvinde ved næste kommunalvalg, også går aktivt ind og støtter sagen.

Så vil jeg lige sige, at SF jo altså er glad for, at der er de her investerings- og lånemuligheder, som der også ligger i det, og at der er de over-gangsordninger. Vi synes som sagt, det er risika-belt, at man satser på amterne, men det er vi alt-så gået med til, og så håber vi på opbakning.

Noget af det, vi også mener bliver nødven-digt, er, at vi skal sikre åbenhed om det her. Det står der, så vidt jeg ved. Jeg var altså imponeret over, at hr. Hovmand hurtigt havde læst forsla-get, jeg synes, det er tung læsning, hvis jeg nu skal sige det pænt. Det er i hvert fald langt, langt over mit uddannelsesnivea u på opfatte det her som let læsning.

Men hvis der står et eller andet sted, at man vil sikre, at offentlighedsloven fungerer, så er det, fordi vi hele tiden skal til at gøre det nu i de-taillovgivningen, for hvis vi kommer for sent med det, så ved vi udmærket godt, at så er der gået svamp i hele skidtet, og så har man ikke lyst til, at der skal komme folk og kigge på det. Jeg kan sige til trafikministeren, at der er ikke tradition i hans ministerium for at være vild med åbenhed. De øvelser, man skulle lave, da vi lavede DSB-loven, var skam svære. Jeg tror, de skulle stave til åbenhed og offentlighed over i Trafikministeriet, før det overhovedet kom ind. Stavekontrollen kendte ikke ordet i systemet derovre. Derfor vil jeg sige, at det er vigtigt, vi får det med nu, og det gælder så også det næste lovforslag, vi skal have, at vi skal sikre, at det bliver sådan, at offentlighedsloven til det yder-ste kommer til at gælde, ellers tror jeg, at vi får problemer med den.

Jeg er i øvrigt enig med hr. Ikast i at tage Grenåbanen op i den her sag. Vi er lidt overras-ket over, eller det er vi ikke overrasket over, for vi vidste jo godt fra folkene i området, at de ger-ne så, at den kom med ind på en lidt mere sikker måde, end det ligger i forslaget nu.

Endelig vil jeg da godt nævne sådan et af de virkelig udsatte områder, nemlig Lemvigbanen. Hvis Lemvigbanen skal have en chance, skal den kunne et eller andet, hvor den kombinerer gods- og persontransporter, for der vil højst un-der de givne forhold være til to persontog, altså pendlertog, om dagen, vil jeg gå ud fra; måske kan vi klare lidt mere, men ikke ret meget mere.

Hvis man kunne koble det på det helt åbenly-se behov, der er for at kunne transportere gods fra Cheminova, fra fiskemelsfabrikken osv., så skal man altså finde en model. Jeg ved godt, at vi har EU's konkurrenceregler at slås med, men jeg synes ikke, vi skal betragte det her som den hæmsko, jeg kan se hr. Ikast måske vil se proble-merne som, men som en udfordring. Hvordan får vi det her løst, sådan at de muligheder, de har i det område, bliver udnyttet? Det er jo ikke nok at sige, at det skal over til vejtransport. Nog-

le af de her ting vil vi altså simpelt hen ikke fremover have som vejtransport, f.eks. klor.

Så der skal findes en model, og den skal findes på en måde, så vi altså får udnyttet de muligheder, der også er for en samordning. Men jeg kan ikke komme med modellen til, hvordan det faktisk skal gøres.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil takke fru Margrete Auken for indlægget, for jeg har jo haft den holdning hele tiden, at jeg ikke har troet på, at i det øjeblik, staten træder ud af privatbanerne ved det samspil, kunne man få det samme.

Jeg tror ikke, vi kan bevare det på lang sigt, det bliver for dyrt for visse af amterne, og så begynder de at slække på den kollektive trafik. Jeg mener, at i de områder, hvor vi har de virkelig store privatbaner, er der ikke andet, der kan afløse dem, og derfor er det farligt at gå ud i nogle eksperimenter. Det har vi faktisk været i siden 1996 med denne regering.

Jeg har sagt masser af gange, at vi var klar til forlig. Vi ville oven i købet gå så langt, at et samspil mellem DSB og privatbanerne kunne sikre den kollektive trafik, for vi ved, hvor svært det er at lave det i landområderne. Det er at gå langt fra vores side, men vi holder af privatbanerne, og vi mener, det er at løfte så stor en opgave, at man ikke kan begynde at forsøge sig med det her, og jeg mener det her er et forsøg, der ikke er basis for.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil sige, at det er umiddelbart bekymrende, når man bliver takket af hr. Kaj Ikast, så jeg sidder og lurer på, hvad det er, jeg har sagt forkert, men jeg har ikke helt kunnet finde ud af det endnu.

Jeg vil så godt sige, at jeg opfatter, hvis vi nu skal blive i den fordragelige tone og støtte og opmuntre hinanden, i første omgang hr. Kaj Ikastrs tilslutning eller taknemlighed sådan, at den opgave, vi nu skal lave i fællesskab for at få det her kørt videre, for at det kan komme til at fungere, vil Venstre og De Konservative i hvert fald hente al mulig styrke her i Folketinget til, at amterne vil kunne løfte.

Så vil jeg lige sige om det med eksperimenterne og med godstransporterne, at mig bekendt er vi jo nødt til at lave de der adskillelser på grund af EU's konkurrenceregler. Det kan jeg have uret

i, men jeg vil ikke tro, at det vil være muligt for Lemvigbanen at køre det som et fælles selskab, hvis der skal så meget offentlig støtte ind i det, som der er i øjeblikket, og så have godstransporterne med i det. Det kan jeg have uret i, men så vidt jeg ved, må det være sådan.

Annette Jørgensen (DF):

Da Dansk Folkepartis ordfører på dette lovforslag, hr. Peter Skaarup, ikke kan være til stede, skal jeg på vegne af Dansk Folkeparti kort komme med partiets holdning til dette forslag.

Dansk Folkeparti er grundlæggende modstander af finanslovaftalens punkt om trafik af 26. november 1999, idet Dansk Folkeparti ikke ønsker, at der skal pålægges amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd yderligere opgaver.

Dansk Folkeparti går grundlæggende ind for, at amterne og Hovedstadens Udviklingsråd nedlægges. Herved spares kostbare ressourcer for hele samfundet. Derfor er det et skridt i den forkerte retning, hvis man vil give nye opgaver til amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd.

Dansk Folkeparti er heller ikke enig i, at der nu stilles krav om, at privatbaneselskaberne, både hvad angår bestyrelser og ansatte, kan beskæftige medarbejdere, som ikke har dansk indfødsret. Dansk Folkeparti mener, at man skal fastholde princippet om, at såvel medlemmer af privatbaneselskabernes bestyrelser som ansatte medarbejdere skal have dansk indfødsret, og ønsker derfor, at det lovbestemte krav om dansk indfødsret bevares.

Samtidig er Dansk Folkeparti skeptisk over for bestemmelserne om, at der gives amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd ret til uanset de almindelige regler om kommunal deltagelse i selskaber at erhverve og besidde aktiemajoriteten i privatbaneselskaberne. Dette betyder reelt mulighed for en offentlig overtagelse af privatbanerne, hvilket ikke er med Dansk Folkepartis gode vilje. De interesser, som det offentlige har i sådanne privatbaneselskaber, kan sagtens varetages på anden måde end ved, at der nu muligvis sker en majorisering i privatbaneselskaberne til det offentlige og dermed amternes fordel.

Konkluderende mener Dansk Folkeparti, at det er vigtigt for det danske samfund og for sammenhængen i hele landet, at privatbanerne fortsat eksisterer. Der gøres i mange privatbaner et fantastisk godt stykke arbejde, særlig for de små landsbysamfund. Derfor skal privatbanerne bevares og have gode arbejdsvilkår, men de skal ikke lægges ind under amtsrådene og Hovedsta-

dens Udviklingsråds styrelse; det er et skridt i den forkerte retning.

Arne Melchior (CD):

Det foreliggende forslag forekommer mig at være alt andet end trafikpolitik, og det er slet ikke jernbanepolitik, og hvis det skulle være jernbanepolitik, så er det en dårlig sådan. Egentlig skulle det her forslag forelægges af indenrigsministeren, for det handler jo i virkeligheden om et stykke amtskommunalt håndværk. Amterne har for lidt at lave, og de er ikke lige heldige med alt det, de laver, og så har de altså fået trængt sig på med at få denne opgave her. Nu har amtsrådsforeningens formand, Kresten Philipsen, været nævnt, og jeg forbløffer mig over og glæder mig over, at Venstre tør gå imod denne kendte Venstremand, som jeg tror her har lavet et stykke meget egoistisk arbejde.

CD var heller ikke med i det finanslovsforlig, der har været nævnt nogle gange; det er ikke så meget farven på det, der interesserer os, men det er lovens art og kvalitet. Og før jeg går nærmere ind på det, skal jeg lige brokke mig lidt over, at dette forslag, som altså er resultatet af en aftale fra november 1999, først har kunnet fremlægges den 1. november 2000. Jeg kan ikke forstå, at det har taget så lang tid. Derved levner det snævre flertal bag forslaget de øvrige partier meget lidt tid til behandling, for det fremgår jo, at ændringen skal ske allerede om halvanden måned fra nu.

Nu tror jeg – nej, jeg tror ikke, jeg ved, at det jo er et arvestykke til den nuværende trafikminister. Han har været nødt til at bakke med det, og noget kunne tyde på – men det kan være, jeg tager fejl – at han slet ikke selv er så begejstret for denne arv, men han skal jo vedgå arv og gæld.

Jeg er enig med hr. Kaj Ikast i, at der er en kæmpemæssig risiko for, at en del af de ruter, som privatbanerne tager sig af, enten vil blive lagt om til biltrafik, hvilket ikke kan være hensigtsmæssigt hverken miljømæssigt eller for vejene osv., eller at de helt forsvinder. Det tilskud, der skal overdrages, er øremærket for nogle år, men ikke på det lange sigt, og amterne vil have mulighed for at benytte de penge, der egentlig er afsat og skulle bruges til disse formål, til andre formål, som de på et eller andet tidspunkt synes er mere påtrængende.

Hr. Kaj Ikast var meget venlig ved at sige, at det er 12 pct. af det samlede trafikarbejde. Det står der også i bemærkningerne, men der står sandelig også, at det kun er 4 pct. af det samlede

passagertransportarbejde med jernbane. Så der vil være alle gode undskyldninger for at løbe fra den forpligtelse, man her har påtaget sig.

Og de tilskud, de nu får, er altså de nuværende statstilskud. Det vil sige, at de ikke skal pristalsreguleres, de skal ikke følge med udviklingen, og så vil der hurtigt blive smalhans, og så vil man have en ekstra undskyldning for at nedlægge nogle af banerne. Og trods det, som jeg så tit har sagt, at privatbanerne bærer deres navn med urette, holder jeg meget af dem og synes, at de har en meget stor betydning for den forpligtelse, samfundet, staten har for en hele landet dækkende mulighed for at kunne komme fra det ene sted til det andet. Derfor ser jeg med uro på vegne af de mennesker, der bor de pågældende strækninger og steder, på den mulighed – som jeg endda vil regne for en sandsynlighed – for, at det bliver flere af banerne til ulykke og eventuelt til død.

Og så skal jeg til sidst lige henvise til bemærkningerne i lovforslaget side 17, hvor man har dette skema: Vurdering af konsekvenserne af lovforslaget. Og der står meget sjovt under positive konsekvenser: »Statens og kommunernes hidtidige tilskud til privatbanerne overføres til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd.« På hvilken måde er det positivt? Ja, det er altså positivt for amterne, men det er jo egentlig ikke det, som lovforslaget skulle tage stilling til. Hvorfor er det en positiv konsekvens?

Og på den anden side under negative konsekvenser læser man minsandten, at amtskommunerne overtager forvaltningen af privatbanernes tilskud. Det skriver lovgiver selv er en negativ konsekvens. For hvem er det negativt? Det må jo så være for staten, for ministeren, for ministeriet. Det er dog ganske tankevækkende, at man selv kalder det for en negativ konsekvens. Jeg kan ikke se, at konsekvensen i sig selv hverken er godartet eller ondartet, men jeg tror, at for privatbanernes fortsatte eksistens er det negativt. Og derfor kan CD slet ikke støtte dette forslag.

Vibeke Peschardt (RV):

Man kunne jo tro ved athøre på de tre borgerlige ordførere, Venstre og De Konservative og i denne her sammenhæng også CD, at det var noget ualmindelig forfærdeligt, man var i gang med, når man nu lader amterne overtage privatbanerne.

Men for det første vil jeg sige til det, at vi i Det Radikale Venstre faktisk finder, at det, man laver her, er en utrolig god idé. Der er nemlig i lovforslaget her indbygget nogle ting, som gør, at det ikke bliver specielt let for amterne at nedlægge privatbanerne.

Man må jo indrømme, at privatbanerne ikke har lige store passagertal alle sammen. Men hvis vi skulle tage en enkelt, som vi allerede har hørt om, nemlig Vemb-Thy-Lemvig-banen, er der allerede – til mig i hvert fald – kommet et brev om, at politikerne i Ringkjøbing Amt har sagt: Om 5 år vil vi nedlægge den her bane, for så hører klausulen med driftstilskuddet op, og så er der kun investeringstilskuddet tilbage, og vi mener ikke, at det kan køre rundt.

Jeg tror, at de har forregnet sig også ovre i den del af landet. Godt nok har Ringkjøbing Amt kun 48 busruter i alt til hele det meget store amt, og de er jo ikke kendt for, dette Venstrestyrede amt, at støtte den kollektive trafik, som jeg kan forstå at de borgerlige ordførere er så optaget af at ville støtte dog uden at være med til at finde pengene, der skal betale det.

Men for at vende tilbage til Ringkjøbing Amt, må man jo sige, at der faktisk er store muligheder for, at man derovre kan lave f.eks. et datterselskab til den her bane, så man kan komme til at køre noget gods f.eks. for Cheminova, som bruger den i øjeblikket. Og det er jo bare en lille del af alt det, der kan ske lokalt, når man lægger det her ud.

Jeg har i mange år syntes, det var utrolig ydmygende for privatbanerne og andre, at de skulle stå på trafikministerens trappe og sige: Nu er der igen ikke blevet reguleret på tilskuddene til os. Og det skete jo altså også i hr. Kaj Ikastrs tid som minister, at der ikke blev reguleret på det her.

For sagen er jo, at man siden slutningen af 1980'erne har været meget opmærksom på de her privatbaner – man kan jo se, at det er de økonomiske ministerier, der har interesseret sig for det her, det står i lovforslagets bemærkninger, Würzenudvalget og andre – og at man måtte finde en anden ordning end den, man havde med 70 pct.s statstilskud og resten til amter og kommuner.

Og derfor er privatbanerne stagneret, og jeg er i øvrigt også enig med hr. Kaj Ikast i, at man ikke har givet dem de penge, der skulle til; der er måske nogen, der håber, at det her kunne blive nedlagt, for jernbanedrift er dyr, ikke alene

med hensyn til anlæg af infrastrukturen, men også i driften – det er dyre personkilometer.

Til gengæld fik den med det trafikforlig, vi fik sidste år, som bare var starten – og det mener jeg det bør være – på en genopretning af den kollektive trafik på skinner i Danmark, dengang et løft på næsten 6 mia. kr., og nu har man også fået nye gode tog til alle osv., og det betyder, at det samlede jernbanenet ved en ordentlig regulering også af privatbanerne her på det lokale plan kan gå ind i en større helhed, sådan at privatbanerne bliver fødelinjer til det store net, og dér tror jeg virkelig at deres fremtid ligger.

Jeg tror, at der er nye tanker på vej også i amterne i forbindelse med det her.

Vi støtter naturligvis forslaget.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg skal ikke angribe ministeren, men som en, der har været med i hele perioden som ansvarshavende for privatbanernes trivsel, spørge: Hvorfor havde vi rammeaftalen indtil 1996 med enighed om, hvad der skulle investeres? Og i 1996 var De Radikale med i rammeaftalen, som jeg bl.a. lavede.

Lige pludselig i 1996 forsvandt de penge, og der har ikke været nogen rammeaftale siden. Det vil sige, at man hverken har dyrtidsregulering eller på anden måde lavet større investeringer ud over dem, der blev omtalt af den socialdemokratiske ordfører, og de to tog, der brændte. Det har været elendigt for den kollektive trafik at være i privatbanerne også under radikalt styre.

Og så siger ordføreren, at det er så godt et forlig, der kom sidste år, og det skal vi bygge videre på. Ja, det trænger det sandelig også til. Tænk, at man stopper elektrificeringen i Fredericia og ikke kommer til Århus. Jeg kan simpelt hen ikke følge, at nogle, der kan lide jernbaneforbindelser, stopper midt i det hele. Og nu ser vi ovre i det jyske område et tysk eltog blive trukket af en MY'er. Det er skrækeligt.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg synes i virkeligheden, der er grund til for mit vedkommende at rose to af de forligspartier, som står bag det her røde trafikforlig.

For et øjeblik siden stod fru Margrete Auker her på talerstolen og sagde, at dette her lovforslag faktisk er om ikke uforståeligt, så i hvert fald skrevet i et meget svært sprog. Og nu står

den radikale ordfører her og siger, at de har fået for få penge hidtil, og de får altså heller ikke flere penge ved denne her lov, de gode privatbaner. Så alt i alt er det jo en bekræftelse på, at der virkelig er grund til at kulegrave hele det her lovforslag under udvalgsarbejdet. For der er jo mange ting, som trænger til at blive undersøgt væsentlig grundigere, end tilfældet har været hidtil.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal takke den radikale ordfører for indlægget. Især var jeg meget glad for at høre, at den radikale ordfører mente, at man kunne skabe en samdrift mellem godstransport og passagertransport. Og jeg vil da gerne have den radikale ordfører til at bekræfte, at man ud fra De Radikales synspunkt også kan etablere noget sådant, og at det vil yderligere styrke de her baner.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Først til hr. Søren Kolstrup: Sådant som jeg har forstået sagen her, er det sådan, at det f.eks. er muligt for den bane, jeg nævnte før, Thy-Vemb-Lemvig-banen, at lave et datterselskab, hvor de driver gods fra. Men vi kan jo komme nærmere ind på det under udvalgsbehandlingen.

Og så vil jeg sige, selv om jeg synes, at hr. Kaj Ikast var lidt hård ved mig, at han jo har fuldstændig ret i, at der skete underlige ting, da der ikke kom en rammeaftale eller en specialaftale, vil jeg sige, i 1996 for privatbanerne. Og det var sådan set heller ikke med min gode vilje, at der ikke gjorde det.

Jeg synes også, det er meget forkasteligt, at man ikke har elektrificeret til Århus. Problemet med det var jo penge, og det har antagelig også været problemet i første omgang, da der ikke kom nogen rammeaftale for privatbanerne. Der er næsten ikke noget, der er dyrere at finansiere end infrastruktur, og man kan jo se med den takt, man laver motorveje og andre ting i i dette land, at det går uendelig langsomt. Bid for bid for bid, og år for år. Og det er, fordi der altså er nogle, hver gang man kommer hen til finansieringen – og sådan var det jo også sidste år – der ikke vil være med. Alt skal finansieres krone til krone af hensyn til statsgæld og ØMU-krav, og hvad ved jeg. Og derfor går det desværre langsomt, og derfor får vi ikke det, jeg mener vi burde have, nemlig nogle systemer af høj klasse.

Jeg mener også, det her svar gælder hr. Hovmand, idet jeg dog vil takke ham for den ros, han lige delte ud.

Anden næstformand (Henning Grove):
Hr. Søren Kolstrup som ordfører.

Søren Kolstrup (EL):

Det er jo en forunderlig debat, vi har haft om disse privatbaner.

Inden vi fik dette her lovforslag, var der en stribe af borgerlige politikere i det mørke Jylland, der stod op og sagde, at nu ville de stræbe privatbanerne efter livet. Man holdt sig ikke tilbage. Jo før de blev nedlagt, jo bedre osv. Og så kommer der så en Venstreperson herop og kan ikke finde ud af, om han skal sige a eller b.

Men så har vi dog tilbage hr. Kaj Ikast, der oven i købet nu tilsyneladende er indstillet på at lave en så stærk ekspansiv finanspolitik, at den vil sprænge alle ØMU-rammer. Hvis hr. Kaj Ikast var trafikminister, ville vi ikke bare have haft et løft for elektrificering og jernbane mig her og jernbane mig dér. Så var der ikke smålig skelen til ØMU-krav. Det er lige før, hr. Kaj Ikast er på vej ind i Enhedslisten. Velkommen, hr. Kaj Ikast! Men lad det ligge.

Omkring forligspartiernes diskussioner kan jeg sige, at jeg er meget glad for denne her aftale af to grunde. Vi har sikret os, at der ikke kan nedlægges privatbaner de første 5 år. Vi har sikret os, at de får et løft lånemæssigt først og fremmest, og at de er sikret tilskud.

Når det så er sagt, er det selvfølgelig også sådan, at når en lov skal føres ud i livet, kan den altid blive måske en lille smule bedre. Og derfor glæder det mig at høre, at både den socialdemokratiske ordfører og ordføreren fra Det Radikale Venstre er indstillet på at se på spørgsmålet omkring privatbanernes gods- og busdrift.

Vi ved udmærket, at der både fra EU's side og fra anden side måske ligger nogle snærende regler. Vi ved godt, at der er meget snævre muligheder for at byde ind på fri trafik; det må endelig ikke være konkurrenceforvridende.

Men hvis vi er indstillet på at overholde de regler, kan vi, som der blev sagt fra, jeg tror, det var De Radikales ordfører, jo sagtens finde en måde, hvorpå vi kan skyde os tværs gennem de liberalistiske dogmer og sikre den gode samdrift mellem bus og gods og passagerer, således at vore privatbaner kan overleve også efter det femte år, også selv om der er borgerlige mørkemænd i Jylland.

Endelig skal jeg nævne gældsspørgsmålet som et andet problem, og det kunne jeg også forstå at den socialdemokratiske ordfører var indstillet på at vi kan se nærmere på.

Der står her i bemærkningerne, at en forudsætning for, at banerne virkelig kan have en aktivitet uden for eget skinnenet, jamen det er netop ved, at gældsspørgsmålet bliver løst. Derfor ser jeg frem til, at vi i det kommende arbejde sikrer, at spørgsmålet om afviklingen af gælden bliver løst på en sådan måde, at banerne bliver frisat til at give sig i kast med opgaver, der ligger uden for egne skinner.

Når det så er sagt, synes jeg, at der er en diskussion bag ved denne her diskussion, som ingen har berørt, og det er spørgsmålet om udbud. Med denne lov har vi jo sikret os, at banerne ikke kan gå i udbud de første 5 år – eller i hvert fald i denne her aftaleperiode. Men bagefter er det meningen, at de skal kunne gå i udbud.

Jeg skal gøre opmærksom på, at Enhedslisten fortsat opfatter det som sin meget vigtige opgave at sikre, at noget sådant ikke sker. Vi har det billede, der hedder, at det bør selvfølgelig være lokalbanen – den lokale amtslige bane og de lokale kommuner – der sammen er med til at forme en given godstransport, f.eks. at Vemb-Lemvig-Thyborøn-banen kan sende sine godsvogne til Århus, til Hamborg, og at det ikke skal være Arriva, der kommer og løser den opgave, at Lollandsbanen kan sende sine sukkertog til Tyskland og ikke, at det skal være et eller andet tilfældigt busselskab, der klarer den opgave, altså anonyme kræfter.

Den diskussion er i virkeligheden en langt større diskussion. Derfor har vi det håb, at vi tager de negative erfaringer, vi har med udbud og udlicitering, til efterretning, at vi bruger de her år, som privatbanerne nu har til at ruste sig op, til også at vende vinden omkring, hvad kan man sige, det dogmatiske spørgsmål, der hedder udbud og udlicitering.

Vi har jo netop erfaring for, at når man foretager moderniseringer på danske privatbaner i ét hug – det var det, den socialdemokratiske ordfører nævnte fra Lollandsbanen – jamen så kommer der sød musik, så stiger passagertallene.

Det, der er opgaven i den kommende tid, er, at vi så hurtigt som muligt får etableret nogle nye investeringer, sådan at vi får fremdrift både for passagerer og – efter min bedømmelse – gerne i samarbejdet om gods, og at vi sikrer os, at de gode erfaringer med baner drevet af kommuner og amter kan fastholdes så stærkt, at man

glemmer de ord, der hedder udbud og udlicitering.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu taler hr. Søren Kolstrup jo så varmt for investeringer. Havde man investeret i 1996, så havde vi måske haft tre gange så mange passagerer med privatbanerne.

Men nu vil jeg gerne spørge hr. Søren Kolstrup: Hvad med Niebüll-Esbjerg? Det var jo den virkelige sag med småbanerne sammen med Grenåbanen og så privatbanerne. Det var jo de tre emner, som var virkelig »in« at diskutere, og for første gang i min tilværelse blev jeg enig med hr. Søren Kolstrup.

Så vil jeg da alligevel spørge, når der nu er én ting, vi er enige om her i tilværelsen, Niebüllbanen: Har hr. Søren Kolstrup fået den med under den aftale, eller kommer den til at overleve? For jeg husker jo tydeligt, at Amtsrådsforeningens formand sagde: Den skal nedlægges og overføres til bus snarest muligt – fra Tønder til Skærbæk til Ribe og til Esbjerg.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg er enig med hr. Kaj Ikast i, at investeringerne i jernbanedrift i 1990'erne var mangelfulde, og jeg tør jo ikke sige det, men da Enhedslisten kom med, gik det jo fremad. Jeg hader at blive tvunget til selvros, men hr. Kaj Ikast fører mig ud i den position.

Så skal jeg i øvrigt tilkendegive, at der jo netop skete det gode i forbindelse med jernbamerammeaftalen, at der ikke blev nedlagt nogen, ikke én eneste DSB-strækning, hverken den på Djursland eller den, der går fra Bramming til Tønder, og det er jo dejligt, at den ikke blev nedlagt, især fordi hr. Kaj Ikast og jeg jo er enige om, at vi skal stoppet hullet mellem Tønder og Niebüll, således at der kan komme ny fremdrift fra den bane. Men endnu en gang kan jeg konstatere, at der i hvert fald er én borgerlig politiker, der ikke fører borgerlig økonomisk politik, og det er hr. Kaj Ikast, og tak for det.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nej, hr. Kolstrup kan nemlig lære meget af Niebüllbanen. Det er borgerlig politik. Tænk sig så mange flere passagerer, end der var berammet. Det var meget højt sat af DSB. Man havde faktisk sat det så højt, så man aldrig troede, man nå-

ede det, og så nåede man næsten det dobbelte. Og dér kommer pengene ind, og det er borgerlig politik, også i kollektiv trafik, at man kan tjene på det.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skylder lige hr. Kaj Ikast et svar. Jeg må med beklagelse konstatere, at nok kan Enhedslisten meget, men Enhedslisten kan ikke flytte bjerge.

Vi fik ikke nogen midler til at stoppe huller mellem Tønder og Niebuil, og det beklager jeg meget, men det er aldrig for sent.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Ole M. Nielsen som ordfører.

Ole M. Nielsen (KRF):

Først vil jeg sige, at det er utilfredsstillende, at høringsvarene kom frem så sent, som de gjorde i sådan en sag som den her. Det er ikke til at forstå, hvorfor der skal være så stakket en frist.

Jeg kan nok se, at høringsvarene fra de høringsberettigede er dateret sådan den 7.-8., så de må jo heller ikke have haft lang tid i forhold til førstebehandlingen her til at besvare dem, og da der jo trods alt er visse tvivlsspørgsmål i høringsvarene selv fra de parter, som har været med til at lave den her aftale med regeringen, så kan det jo godt have interesse at bore en lille smule i dem.

Så vil jeg sige, at jeg morer mig normalt over det, når de politiske bastioner sådan forlades og man sådan ændrer fronterne lidt. Men i den sag her synes jeg nok, det er så forvirrende, og at det faktisk ikke er særlig behageligt. Jeg synes, det er svært at fatte, at de borgerlige kan anklage sådan en aftale som den her for at være en risiko for at medføre nedlæggelse af privatbaner, når hr. Søren Kolstrup fra Enhedslisten er med i forliget. Det er dog lidt unormalt at mistænke hr. Søren Kolstrup for at være med i den slags ting, men Socialdemokratiet står da normalt heller ikke for nedlæggelse af banedrift. Men jeg kan godt se, at risikoen er der. Det synes jeg også den er.

Så kan jeg også godt være kritisk over for at overdrage flere opgaver til amterne. Der er selvfølgelig den gode begrundelse i det, at man skal have et bedre samarbejde mellem de private, de såkaldte privatbaner, og den regionale trafikbetjening med busser. Men på den anden side burde man faktisk straffes rundtomkring i amterne, hvis man ikke kunne finde ud af det, uden at

man var fælles om det økonomiske ansvar for de enheder.

Men o.k., jeg deler ikke hr. Ikasts bekymring for Hirtshals-Hjørring-banen, for Nordjyllands Amt er så interesseret i at holde tingene i orden, at man kan få udviklet det Nordic Link-samarbejde dér, så den skal de nok holde liv i deroppe. Det tror jeg faktisk. Jeg er stærkt skeptisk med hensyn til nogen sinde at få andet end en varm luft-snak ud af den Nordic Link-plan; det er så noget helt andet. Jeg tror, at det er meget svært.

Jeg synes som sagt, at det er uigennemskueligt, hvad det egentlig er, der foregår dér, når man ikke tilhører inderkredsen. Umiddelbart er jeg positiv over for det, men jeg kan også godt se, at der er nogle problemer i det, og den her garanti for, at privatbanernes opretholdelse kun går indtil år 2005, synes jeg er for kort.

Vi forbeholder os ret til at studere tingene her yderligere.

Thorkild B. Fransgaard (FRI):

Med dette lovforslag er det meningen, at ansvaret for såvel driften som infrastrukturen skal overføres til amterne for alt, hvad der vedrører privatbanerne.

I Frihed 2000 er vi ikke meget for, at der overføres nogle opgaver til amtsrådene, for vores sigte er selvfølgelig at få amtsrådene nedlagt, men det er en helt anden sag. Nu har vi amtsrådene.

Så til selve forslaget, om det er rigtigt, at vi overlader ansvaret til amterne i stedet for det statsstyrede, når det drejer sig om privatbanerne. Det ville måske ikke være så dårlig en idé, for hvis nu det blev lagt ud til amtsrådene, ja, så ville der måske være mulighed for, at man derude kunne tage stilling til, om det er rigtigt at opretholde jernbanedriften i de tyndt befolkede områder, og at man i stedet for sørger for at transportere passagererne med bus. For der jo nogle steder, det ville være bedre. Det ved vi ude fra de tyndt befolkede områder. Det ville også være godt for miljøet, så var man fri for at se de tomme tog, og man kunne i stedet sende mindre busser.

Men vi så selvfølgelig hellere, når vi er i gang med det her – vi har før været inde på det – om man kunne lave en model; man kunne lige så godt tage fat i det nu og så måske lave en udbudsmodel, så man kunne lade nogle private overtage det. Selvfølgelig er det nødvendigt, at der fortsat er et tilskud; vi skal selvfølgelig have

kollektiv trafik derude. Som det er nu, er det sådan, at staten betaler 70 pct. af underskuddet på privatbanerne. Det skal nu ændres til, at man får beløbet i stedet for i de pågældende amter. Ja, det giver jo det samme.

Men jeg vil sige det på den måde, selv om der har været borgerlige ordførere heroppe og sagt kontant nej til det her, at vi i Frihed 2000 ikke er afvisende over for det. Dog så vi selvfølgelig hellere, at man gik til biddet og fik lavet en anden struktur, således at de private kunne gå mere ind i det.

En af de ting, der er med til, at vi ikke er afvisende, er, at nu gælder den her aftale jo kun i 5 år, og så bliver der mulighed for, at man måske får lavet nogle modeller derude i amterne, så man kan få det ud i licitation, ud til private.

Men jeg vil sige generelt, at vi er ikke afvisende over for det, og vi vil se på det i udvalget.

Mogens Andreasen (UP):

Ja, det har jo været en interessant diskussion om det her lovforslag, og der er mange ender, som skal bindes sammen på det, for vi ved jo, som vi har hørt, at der er tilskudsordninger, og at der også er mulighed for lånoptagning.

Spørgsmålet er jo til syvende og sidst: Hvordan kommer det til at se ud i amterne, hvis de overtager det og de ikke får en ordentlig gælds-sanerung igennem? Sådan som det også er bemærket fra HUR, er der endnu ikke klarhed over den gæld, der er i privatbanerne. Så derfor kan det måske vise sig, at amterne får en klods om benet igen, som de tidligere har fået med hensyn til amtsvejene. Og det kan jo betyde, at amterne kommer til at stå økonomisk meget dårligt med hensyn til at kunne samle trådene op, for at trafikken kan komme til at virke på tværs på de private baner.

Så jeg er meget betænkelig ved det her lovforslag. Det er ikke et forslag, som ligger helt klart, og det trænger til en meget, meget nøje vurdering hele vejen igennem udvalgsarbejdet. Jeg tror, at vi er på vej til at gøre noget, som vi ikke bør gøre her.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jamen jeg vil gerne takke Folketingets partier for en som sædvanlig meget engageret debat, når det drejer sig om trafikpolitiske spørgsmål.

Jeg synes også, at debattens karakter har understreget det, som en af mine meget tidligere forgængere sagde, at det er svært at finde noget, der er så stærkt som jernbanedriften. I hvert fald

kan man se, hvordan gemytterne her kan komme i kog.

Men jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg er glad for, at den aftale, som ligger bag forslaget, nu kan føres ud i livet. Det betyder selvfølgelig, at jeg især vil rette en tak til SF's og Enhedslistens ordførere for deres indlæg her og også tilsige al den støtte og hjælp og åbenhed, som må være i forbindelse med behandlingen i udvalget.

Jeg vil sådan set gerne rette en særlig tak til Kristeligt Folkepartis ordfører, hr. Ole M. Nielsen, fordi hr. Ole M. Nielsen, synes jeg, viste, at han faktisk har sat sig ind i, hvad forslaget går ud på, og faktisk forholdt sig frit til det og udviste det klarsyn, som nogle borgerlige ordførere gjorde sig umage for at undgå, nemlig at det er svært at se, hvordan og hvorledes en aftale, hvori indgår Enhedslisten, SF, Socialdemokratiet og De Radikale, som alle har haft som formål at sikre privatbanerne og banernes eksistens, skulle udlægges, som om det bagvedliggende meget fordækte formål var at finde den mest raffinerede måde at få disse baner nedlagt på.

Derfor er jeg meget glad for hr. Ole M. Niensens åbne holdning til det her; det synes jeg er meget konstruktivt, og vi medvirker gerne til, at hr. Ole M. Nielsen fortsat kan bevare det positive og åbne sind.

Hr. Thorkild B. Fransgaard ville i det mindste ikke ville afvise forslaget; det har jeg også noteret mig.

Men så er det klart, at jeg synes – ja, jeg har jo været oppe og kommentere det før – at det næsten er en lille smule surrealistisk at følge de borgerlige partiers ordførere her i kampen for de små baner, når man samtidig ude omkring i landet har fornemmelsen af, at det præcis er borgerligt styrede amter, som er hurtigst på aftrækkeren. Her tænker jeg først og fremmest på Ringkjøbing Amt.

Det er jo sådan, at det er præcis, som om – jeg tror, det var hr. Ole M. Nielsen, der sagde det – at amterne skal være mere end almindeligt tosedde, hvis de har som mål at nedlægge privatbanerne, når det er sådan, at man her giver grundlaget for, at de kunne udvikles på en måde, så de bliver et aktiv for amterne, og endda med støtte fra staten.

Det, som jo er det afgørende her, er, at her får man for første gang det løft, som også flere af de borgerlige ordførere var inde på, for privatbanerne, som gør, at man kunne udvikle banerne som en aktiv del af den regionale trafikbetjening. Det er jo faktisk det, det hele handler om,

og derfor er jeg meget glad for, at vi kunne indgå aftalen med amterne og med Hovedstadens Udviklingsråd, med Privatbanernes Fællesrepræsentation og alle de parter, der i øvrigt har været involveret i det her, herunder også personaleorganisationerne.

Så skal jeg bare sige, at vi naturligvis også er optaget af, at vi sikrer den nødvendige åbenhed og offentlighed omkring det her, og det er et svar til fru Margrete Auken. Omkring spørgsmålet om gods, som både fru Margrete Auken og hr. Søren Kolstrup og flere andre har været inde på, jamen så er det en direkte del af aftalen, at gods skal fremmes på jernbane. Det kan gøres på forskellig måde, men det afgørende er, at det sker i et separat selskab. Hvordan og hvorledes konstruktionen så faktisk gennemføres, må komme an på det enkelte selskab. Det, der er afgørende, er, at man kan skille økonomien ad af hensyn til EU's oplevelse af det her.

Så der ligger ikke noget fast, og det er også sådan, og det ved hr. Søren Kolstrup også, at der med aftalen åbnes for, at man ikke bare kan udskille det som selvstændigt at køre gods på den konkrete bane, som hr. Søren Kolstrup nævner, men også i samarbejde med andre godsselskaber kan lave en effektiv betjening af godsmarkedet.

Så vil jeg til hr. Arne Melchior sige, at det er alligevel lidt bemærkelsesværdigt, at man kan stå og sige, at nu kommer det, først nu, eftersom det er sådan, at aftalen stammer fra november 1999. Hvorfor kommer det først nu, og det er jo sådan noget, jeg har overtaget. Og det er klart, det er det også.

Men nu er det jo altså sådan, at aftalen fra finansloven i 1999, ja, den skulle udmøntes i en aftale med Amtsrådsforeningen og med Hovedstadens Udviklingsråd. Aftalen med Amtsrådsforeningen blev indgået den 5. april og aftalen med Hovedstadens Udviklingsråd den 3. maj 2000. Og så er det sådan, at Folketinget har bestemt, at man fra regeringens side ikke må fremsætte forslag efter – jeg tror det var den 7. maj 2000. Derfor kan man sige, at Folketinget har selv forhindret, at jeg ville være i stand til at fremsætte det før nu.

Derfor vil jeg sige, at jeg har gjort mig megen umage for at sikre den højst mulige service og betjening af Folketinget, Folketingets medlemmer og Folketingets udvalg.

Det sidste, jeg så vil sige, er blot, at gælds-spørgsmålet naturligvis er et spørgsmål, som skal løses. Jeg er sikker på, vi finder en løsning,

også en løsning, som både aftaleparterne og de enkelte baner vil være meget tilfredse med. Så på det grundlag skal jeg tilsige, at vi laver en hurtig og effektiv og helt igennem fornuftig betjening af udvalgene med henblik på dette forslags seriøse behandling i Tinget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg vil sige til ministeren, at det er da rigtigt, at aftalerne først skal falde på plads. Men det havde nu været rart at få det forslag på bordet ved samlingens start i begyndelsen af oktober, således at vi havde fået lidt bedre behandlingstid.

Så under jeg hr. Ole M. Nielsen al den ros, han fik af ministeren. Det var bare alligevel en lidt mærkelig påstand, ministeren kommer med, at hr. Ole M. Nielsen havde dog i det mindste forstået, hvad det drejede sig om. Det kan ikke være en så kyndig mands mening, altså som vor trafikminister, at hvis man er enig med ham, så har man forstået det, og hvis man er uenig med ham, så har man med garanti hverken forstået det, eller det lød, som om vi ikke engang havde forsøgt at sætte os ind i det.

Så jeg vil gerne meddele ministeren, at han skylder mig kompensation for nogle timers nattesøvn, som jeg ellers har brugt for at trænge ind i dette ikke helt let fattelige forslag.

Og så vil jeg gerne sige, at der er ingen af de borgerlige ordførere, der har sagt, at det er amternes mål at nedlægge disse baner; det er jeg da overbevist om at det ikke er. Det, jeg selv og nogle af kollegerne har påstået, er, at der kommer til at ligge en vældig stor fristelse til at bruge disse penge til andre formål eller altså at omlægge den pågældende trafik fra spor til landevej. Og jeg tror nok, at hverken hr. Ole M. Nielsen eller trafikministeren kan benægte, at det skal være nogle meget stålsatte amtsrådsmedlemmer, der med garanti ikke vil falde for en sådan nærliggende fristelse; det har vi jo set mange gange i historiens løb.

Men jeg vil godt så til sidst spørge ministeren af hensyn til udvalgsarbejdet: Kan det hele i det hele taget nås før 1. januar? Og hvis udvalget ikke når at gøre sig færdig betids nok til, at tredje behandling kan finde sted senest den 15. december, kan det så eventuelt skydes nogle måneder?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg skal da først beklage meget over for hr. Arne Melchior, at min ros til hr. Ole M. Nielsen for at

have et åbent sind er blevet betragtet som en kritik af hr. Arne Melchior. Det kunne aldrig falde mig ind. Jeg ved jo, at hr. Arne Melchior benytter enhver nat til at studere disse forslag, og dette forslag har krævet flere timer end så mange andre.

Det eneste, jeg må konstatere, er, at hr. Arne Melchior i nattens hede ikke har bevaret det helt samme åbne sind, som jeg mener hr. Ole M. Nielsen havde. Jeg skal ikke gøre mig klog på hvorfor, men jeg synes, engagementet heroppe gjorde, at det var nu nok den position, man havde valgt for en sikkerheds skyld.

Så vil jeg bare sige, at hvordan og hvorledes udviklingen vil gå med hensyn til behandlingen i Trafikudvalget, jamen det er selvfølgelig Trafikudvalgets formand, som tilrettelægger det. Det er klart, at det skal gå ordentlig til, så må man jo se, hvordan og hvorledes arbejdet skridter frem, og så må man skabe den fornødne tid til, at det går ordentligt til.

Det sidste, jeg vil sige, er: Hr. Arne Melchior er inde på, at der vil være en stor fristelse for amterne til at bruge pengene til andre formål. Det kan amterne ikke. Det er sådan, at hvis amterne nedlægger banerne inden for den her første femårsperiode, så mister de samtlige de tilskud, de har fået, og hvis det er sådan, at man laver ændringer inden for den næste femtenårsperiode, så vil man også have et problem.

Så jeg vil sige, som jeg tror hr. Ole M. Nielsen var inde på, at man skal opføre sig ret – for nu at sige det direkte – åndssvagt ude i amterne, hvis det er sådan, at man føler, at fristelsen er så stor, for man påfører sig derved en udgift, som man ellers ville kunne have sparet. Tværtimod så ligger der en tilskyndelse til netop at udvikle de pågældende baner, for i de første 5 år foregår det ved, at vi andre går ind, og derefter er der udviklingsmuligheder.

Så altså, som det også er blevet sagt, risikoen eksisterer, men så håber vi jo på, at borgerne ude i amterne kan finde ud af, hvem det er, de skal stemme på til amtsrådsvalget. Hvis de synes, at banerne skal sikres, så må de jo stemme på nogle andre i Ringkjøbing Amt end det amtsrådsflertal, som allerede før aftalen havde sagt, at man ville have nedlagt Vemb-Lemvig-Thyborøn-banen. Det havde man jo sagt. Det skulle man jo så have stemt på og ikke på partiet Venstre i Ringkjøbing Amt.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 68: Forslag til lov om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v. (Jernbaneinfrastrukturforvaltning m.v.).

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 1/11 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jytte Wittrock (S):

Bla. med det foregående lovforslag med overdragelsen af statens andele af privatbanerne til amterne er der behov for en regulering af forholdene for jernbaneinfrastrukturforvaltere, ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v.

En række forhold skal afklares med det ændringsforslag, vi har her. Lovforslaget giver bl.a. mulighed for at stille krav til infrastrukturforvaltere vedrørende opnåelse af tilladelse og sikkerhedscertifikat samt krav i forbindelse med forsikringsdækning og at pålægge infrastrukturforvaltere at stille nødvendige tekniske forskrifter til rådighed og at fastsætte ensartede funktionskrav.

Vi vil med lovforslaget også sikre, at jernbanevirksomhederne kan få uddannet personale, og at det jernbanetekniske personale kan blive certificeret, en certificering af medarbejdere med sikkerhedsmæssige opgaver, som vi kender det fra luftfart og søfart. Det vil give et sikkerhedsmæssigt løft.

Alt i alt er der tale om en række tilpasninger og reguleringer i dette lovforslag, som vi i Socialdemokratiet anser for at være hensigtsmæssige og nødvendige, og jeg skal derfor anbefale lovforslaget.